

SWISSAIR

FÜR UNSERE MITARBEITER
POUR NOS COLLABORATEURS
FOR OUR STAFF



PRESSEDIENST
84, HIRSCHENGRABEN
ZÜRICH

4. Jahrgang

Nr. 3

20. März 1955

Unsere Verkehrsleistungen im Februar 1955

	<u>Februar 1955</u>	<u>Februar 1954</u>
Etappenpassagiere	32'814 + 33%	24'726
Offerierte Tonnenkilometer	6'215'094 + 37%	4'527'196
Fracht in kg.	563'998 + 43%	394'630
Post in kg.	230'398 + 14%	201'798
Durchschnittlicher Ausnutzungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	54,6 %	54,4 %

Der Berichtsmonat zeichnete sich durch erfreuliche Zunahmen beim Passagier- und Frachtverkehr aus. Erstmals seit etwas mehr als einem Jahr erzielten wir im Februar trotz einer erheblich grösseren Produktion noch einen leicht höheren Ausnutzungsgrad als im entsprechenden Vorjahresmonat. Im vergangenen Februar beförderten wir mehr Etappenpassagiere als während des ganzen Jahres 1937 !

In Europa erhöhte sich die durchschnittliche Ausnutzung des nur wenig gesteigerten Angebotes von 55,1% im Februar 1954 auf 59,8% besonders stark, im Nahen Osten war dagegen bei einer etwas grösseren tkm-Leistung ein geringfügiger Rückgang von 53,5% auf 53,0% zu verzeichnen, derweil im Nordatlantikgeschäft bei einem allerdings um rund 39% gestiegenen Angebot die mittlere Ausnutzung von 54,1% auf 52% verhältnismässig am stärksten absank. Die Südatlantikroute ergab einen durchschnittlichen Ladefaktor von 44,2%. Insgesamt betrachtet dürfen wir mit dem Februar-Resultat recht zufrieden sein.

Neues vom London Airport - Mit dem Inkrafttreten des Sommerflugplans am 17. April erfährt die Passagierabfertigung auf dem Londoner Flughafen eine Zweiteilung, indem ein neues Flughafengebäude mit der Bezeichnung London Airport Central dem Betrieb übergeben wird. Alle Swissair - Kurse sowie die Flüge der BEA, Air France, Aer Lingus, Alitalia, Sabena, SAS, Deutsche Lufthansa, Finnair, Flugfelag Islands und Iberia werden von London Airport Central aus abgewickelt. Das alte Flughafengebäude, das sich etwa 2 km von der neuen Anlage entfernt befindet, erhält den Namen London Airport North und steht allen übrigen Gesellschaften zur Verfügung. Ab 17. April müssen sich sodann die den Autobusdienst ab Waterloo Air Terminal benützenden Passagiere 95 Minuten (bisher 85 Minuten) vor der Startzeit des Flugzeuges im Terminal einfinden.

In Hamburg wird die Swissair-Stationsleitung per 31. März 1955 aufgehoben. Inskünftig werden dort unsere Flugzeuge durch die Organe der Deutschen Lufthansa abgefertigt.

Organisatorische Aenderung im Departement I -

Die bisherige Sektion Hauptbuchhaltung der Abteilung Rechnungswesen ist in eine Sektion Betriebswirtschaftsdienst unter Leitung von Herrn Dr. J. Hürlimann und in eine von Herrn L. Bollhalder interimistisch geführte Sektion Allgemeine Buchhaltung aufgeteilt worden.

Aenderungen im Departement III - Das Departement

Operation hat Ende Februar bzw. anfangs März ernannt: Herrn Theo Schwarzenbach zum Chef der Sektion Schule & Training; Herrn Hugo Muser (der gleichzeitig Chef-Fluglehrer ist) zum Stellvertreter von Herrn Schwarzenbach; Herrn Horst Siegfried zum Sektor-Chefpilot Nordatlantik; Herrn Alfred Stutz zum Stellvertreter von Herrn Eduard Bizozzero als Sektor-Chefpilot Südatlantik. Die Dienste von Herrn Robert Heiniger als Sektor-Chefpilot Nordatlantik wurden mit Anerkennung bestens verdankt. Er ist nunmehr für Aufgaben vorgesehen, die künftig in der Abteilung Verbindungen zu lösen sind. Ferner wurden Herr Dr. Klaus Müller zum Chef der Instruktion, Herr Heinz Galli zum US-Operations Advisor in New-York und Herr Ferdinand Länzlinger zum Chefinstruktor für Dehmel-Trainer ernannt.

Sommerflugplan 1955

Die wichtigsten Neuerungen in Kürze

- Die Linie Genf/Zürich-Istanbul-Beirut erfährt eine Verlängerung bis Damaskus.
- Ab Genf verkehrt einmal pro Woche ein DC-4 Kurs via Madrid nach Lissabon.
- New York wird täglich bedient, indem der bisherige zweite Flug vom Freitag eine Verlegung auf den Sonntag erfährt. Der einmal wöchentliche Frachtkurs bleibt als achte Verbindung pro Woche bestehen.
- München erhält zusätzlich eine tägliche Morgenverbindung ab Genf über Zürich.
- Der Verkehr auf den Linien Bern-London und Zürich-Innsbruck wird wieder aufgenommen.
- Die Flüge nach Nizza werden durch einen neuen täglichen Vormittagskurs ab Zürich und Genf ergänzt.
- Zwischen Zürich und Genf v.v. bestehen täglich in jeder Richtung drei Flugmöglichkeiten.

Die Stellung Klotens und Cointrins im europäischen Luftverkehr

<u>Flughäfen</u>	<u>P a s s a g i e r e</u>		<u>Flughäfen</u>	<u>F r a c h t v e r k e h r</u>	
	1954	1953		1954	1953
London	2'242'598	1'949'649	Hamburg	33'656 To.	47'141 To.
Paris	1'638'469	1'443'243	Paris	27'633	25'206
Rom *)		813'738	London	27'342	22'380
Kopenhagen	663'944	612'424	Amsterdam	19'889	15'605
Amsterdam	616'684	569'153	Frankfurt	11'125	11'408
Zürich	582'606	487'717	Brüssel	7'731	7'212
Frankfurt	577'587	524'509	Marseille	5'988	5'328
Marseille	533'786	453'963	Dublin	5'908	4'672
Nizza	444'978	402'724	Zürich	5'085	4'618
Genf	398'169	359'339	Rom *)		4'190
Brüssel	395'097	394'794	Stockholm	4'209	3'830
Hamburg	379'012	389'223	Genf	2'861	2'942
Stockholm	353'152	313'632	Kopenhagen	2'076	1'939
Dublin	342'511	304'141	Oslo	1'231	1'116
Oslo	183'632	133'328	Nizza	1'092	1'342

Gewerbsmässiger Verkehr, Transitpassagiere doppelt gezählt

Gewerbsmässiger Verkehr, nur Lokalfracht, ohne Transit.

*) Die Angaben für das Jahr 1954 liegen bis zur Stunde noch nicht vor.

Aus dieser Zusammenstellung, die wir der Verkehrsstatistik 1954 für Zürich entnahmen, geht hervor, dass die Flugplätze von Zürich und Genf beim europäischen Passagierverkehr an 6. bzw. 10. und beim Luftfrachtverkehr an 9. und 12. Stelle stehen.

Neue Pilots-in-Command - Seit der letzten Ausgabe der 'News' sind die Flugkapitäne Pierre Robert, Wilfried Knecht und Kurt Ris zu Pilots-in-Command auf DC-6B; die Flugkapitäne Robert Staubli und Aage Schaanning zu Pilots-in-Command auf DC-4 für die Nordatlantikstrecke aufgerückt. Die Flugkapitäne Rudolf Schärer, Emil Schefer und Perry Wagner wurden zu Pilots-in-Command auf DC-6B und Herr Marc Clifton zum Pilot-in-Command auf DC-4 für die Linien in Europa sowie nach dem Nahen und Mittleren Osten ernannt. Die Herren Hans Jäckle, Alfred Muser, Niklaus Wiedmer und Willi Stierli erreichten den Grad von Pilots-in-Command auf Convair und die Herren Josef Ghirardello, Freddy Hauert, Marc Hess, Reinhard Geiger, Manfred Bayer und Ernst Fischli denjenigen von Pilots-in-Command auf DC-3. Wir gratulieren allen recht herzlich !

Happy Landings - Wir freuen uns, wiederum einigen Neuvermählten unsere herzlichsten Glückwünsche entbieten zu können:

- 19.2.55. Luginbühl Hans Rudolf, Flugbetrieb Kloten
- 26.2.55. Rubin Christian, Section Technique, Cointrin
- 5.3.55. Graf Victor, Werft Kloten

Das kleine Lexikon

Circle Trip (Rundreise) bedeutet eine aus mehreren aufeinanderfolgenden Teilstrecken bestehende, in sich geschlossene und wieder zum Ausgangspunkt zurückführende Flugreise. Wenn zwischen zwei Punkten des kreisrunden Reiseweges keine vernünftige, direkte Flugverbindung besteht, so kann ein solches Teilstück mit einem andern Transportmittel zurückgelegt werden, ohne dass die Rundreiseermässigung dahinfällt.

Open Jaw oder Gabelflug ist seinem Wesen nach ein Hin- und Rückflug, wobei aber der Abgangsort der Hinreise vom Endort der Rückreise und/oder der Endbestimmungsort der Hinreise vom Abgangsort der Rückreise verschieden ist. Im innereuropäischen Reiseverkehr werden Gabelflüge ab 1. April 1955 aufgehoben. Im Nordatlantik- und Pazifikgebiet bleiben sie aber weiterhin anwendbar. Beispiele von Gabelflügen: Montreal-Zürich-New York oder New York-Stockholm und Rom-New York oder Montreal-Stockholm und Rom-New York.

Round Trip ist ein Hin- und Rückflug und bedeutet eine Reise von einem Punkt zu einem andern und retour über dieselbe Route (ungeachtet ob die einfachen Flugpreise in beiden Reiserichtungen gleich sind oder nicht), oder Rückreise über eine andere als die bei der Hinreise benützte Route für die jedoch der gleiche Hin- und Rückflugpreis anwendbar ist.

Die Reiseagenturen helfen uns - helfen Sie den Reiseagenturen !

Wenn Sie auf die Reise oder in die Ferien gehen, berücksichtigen Sie nach Möglichkeit die Reiseagenturen, die auch mit uns eng zusammenarbeiten.

Die Personalabteilung teilt mit:

SWISSAIR VORTRAGSABENDE

Bald beginnt die Sommersaison. Sie wird uns wiederum wenig Zeit für ausserdienstliche Veranstaltungen lassen. Mit grossem Vergnügen laden wir Sie vorher noch zu einem besonders interessanten

FILMVORTRAG

ein, an dem der bekannte Weltreisende und Schriftsteller Herr Dr. Erich Tilgenkamp über seine Erlebnisse in Südamerika berichten wird. Der Film trägt den Titel "Do Brasil". Zur Abwechslung findet dieser Vortragsabend am Donnerstag, den 31. März 1955, in Glattbrugg im grossen Saal des Hotels Glattbrugg, statt. Alle Mitarbeiter mit ihren Angehörigen und Bekannten sind dazu freundlichst eingeladen. Beginn: 20.20 Uhr.

FERIENBERATUNG

Wir möchten darauf hinweisen, dass die Zürcher Ferienberatungsstelle (Geschäftsstelle der Zürcher Arbeitsgemeinschaft zur Förderung der Ferienverbringung) Brandschenkestrasse 36, Zürich 1, Tel. 23 92 52 unentgeltlich Auskunft über alle Fragen der Feriengestaltung erteilt und Adressen von günstigen Pensionen und Ferienwohnungen vermittelt. Sprechstunden Montag 14.00 - 19.00 und Mittwoch sowie Freitag von 14.00 bis 17.00. Bei jedem Personalbureau liegt zuhanden unserer Mitarbeiter das neueste Verzeichnis "Ferien für die Familie" der Ferienwohnungs-Vermittlung der Schweizerischen Gemeinnützigen Gesellschaft, Zug, auf. Es enthält die Adressen von rund 3'000 Ferienwohnungen.

Die Propaganda-Abteilung berichtet: Während in den letzten Jahren das Schwergewicht unserer Reklame auf die Propagierung der Langstrecken verlegt werden musste, haben wir dieses Frühjahr erstmals den Versuch unternommen, breitere Kreise für unsere Kurzstreckenflüge zu gewinnen. Die Flugpreise sind heute auf diesen Strecken meistens nicht höher als die Bahnpreise 2. Klasse. Darum erscheinen gegenwärtig in der "Schweizer Illustrierten" und andern Wochenzeitschriften Inserate unter dem Motto "Fliegen ist billig". Diese werden dann im April durch Kinoreklame und Plakatanschlag ergänzt.

Zur Propagierung unserer Linien nach dem Nahen Osten und speziell auch der Pauschalreisen, wurde ein neuer Film über diese Gegend in Produktion gegeben. Dieser sollte im Mai fertiggestellt sein.

Totentafel

Jakob Gehrig †

Am 26. Februar 1955 verstarb nach längerer Krankheit im Alter von 61 Jahren Meister Jakob Gehrig, Chef-Stellvertreter des Startdienstes in Kloten. Noch am 1. April 1954 hatte er auf eine fünfundzwanzigjährige Tätigkeit im Dienste der schweizerischen Luftfahrt zurückblicken können. Ein schweres Leiden zwang ihn aber seit Juni des vergangenen Jahres seiner Arbeit, die er stets gewissenhaft und treu besorgt hatte, fernzubleiben. Mit seinem Hinschied haben wir einen tüchtigen und allzeit zuverlässigen Mitarbeiter verloren, dem wir ein ehrendes Andenken bewahren wollen.

Rosanna Ribolzi †

Ganz unerwartet verstarb Mitte Februar 1955 Fräulein Rosanna Ribolzi, die seit dem 2. November 1953 als Hostess in unsern Diensten stand. Sie erreichte ein Alter von 25 Jahren. Wir werden ihr Andenken in Ehren halten.

Neueintritte - Im Verlaufe des Monats Februar sind die nachstehend aufgeführten Personen, die wir hier bestens willkommen heissen, in unser Unternehmen eingetreten:

Departement I

Einkaufsdienst
Lochkartendienst
Sektion Verkehrsbuchhaltung

Wilhelm Elfriede
Eugster Heidy
Brunner Werner
Studer Mina

Departement II

Sektion Verkaufsbeziehungen
Endbuchung

Ulmann Theres
Citterio Viktor
Delamadeleine Christiane
Egger Dora
Liebi Adolf

Departement III

Manual Büro
Crew Assignment

Flight Control Office

Piloten-Aspiranten

Uebermittlungszentrale

Stillhard Raymond
Gautschi Rita
Streich Charles
Hoppler Erika
Sieber Walter
Camenzind Rolf
Schaefer Guido
Anna Marie
Furter Doris

Passagierdienst

Startdienst

Frachtdienst

Kabinenpersonal-Aspiranten

Hagmann Jean.
Siegenthaler Liselotte
Disler Josef
Fischer Otto
Manhart Wilhelm
Isenegger Mina
Moser Titus
Aeschbacher Marianno
Fischer Gertrud
Flück Susi
Forster Ruth
Gemuseus Joannine
Hablützel Marlyse
Halstenbach Waltraut
Landis Paula
Merz Annelies
Nyffeler Elsbeth
Treichler Arnold
Zanetti Aurelia

Departement IV

Ingenieurabteilung

Werft

Hydraulische Werkstatt
Flugbetrieb

Betriebsgruppe

Sattlerei
Hausdienst
Radiowerkstatt

Motorenwerkstatt
Propellerwerkstatt
Vergaserwerkstatt

Direktion Genf

Abfertigung Cointrin

Startdienst Cointrin

Auslandvertretungen

Instruktion
Amsterdam
Frankfurt Station
New York

New York Abfertigung
Los Angeles

Grunder Otto
Ullmann Hans
Hohl Werner
Meier Xaver
Schüpbach Ernst
Ribi Ernst
Freitag Kurt
Hanslin Armin
Keller Peter
Odermatt Hans
Pfister Adolf
Rüttimann Jakob
Spatz Kurt
Bleuler Johann
Meier Walter
Kägi Hans
Ehrsam Reinhold
Liechti Hans-Rudolf
Strittmatter André
Blumenstein Hans
Künzli Josef
Zollinger Rudolf

Beck Georges-Claude
Chatelain Veronika
Stoll Emile
Muszkiet Norbert

Hartmann Herbert R.
Marien Elizabeth J.
Bentzien Joachim
Brockdorff John D.
Brunner Doris G.
Flynn Anastasia
Sibulkin Melvin L.
Phillips Jean R.
Heard Barbara J.

Mitteilungen der
FREIZEITORGANISATION DES PERSONALS DER
SWISSAIR

Vergünstigungen - Das Babyhus Greth Gloor, Talstrasse 16, Zürich (vis-à-vis Börse Bar), gewährt dem Personal der Swissair gegen Vorweisung des Personalausweises einen Rabatt von 10% für Bébé-Aussteuern, Kleidungsstücke für Kinder von 1 - 6 Jahren, Stubenwagen usw.

Walter Müller, Schirmspezialgeschäft in Zürich Oerlikon, Ohmstrasse 6, gewährt allen Swissair-Angestellten 5% bei Einkäufen bis Fr.20.- und 10% bei Einkäufen über Fr.20.-

Ski-Club - 19. Clubrennen des Ski-Club des Personals der Swissair vom 26./27. Feb.1955 in den Flumserbergen.

Die Tatsache des 20-jährigen Bestehens gab den Rahmen zum diesjährigen Skirennen in den Flumserbergen. Auch St.Petrus schien davon zu wissen, hatte er doch von langer Hand die nötige Schneemenge und Qualität vorbereitet, und hängte obendrein zur Feier des Tages eine frühlinghafte Sonne heraus. Das Fest begann schon am Vorabend und eine Gruppe Unentwegter besorgte die Kantonnementswache, um ja nicht den Moment für die Tagwache um 06.00 Uhr zu verpassen.

Für den Riesen-Slalom stand eine einwandfreie Piste zur Verfügung, auf der mit grossem Einsatz um den Piloten-Cup und die TWA-Wanderpreise gekämpft wurde.

RESULTATE: Damen: Frau Bächtiger Heidi

Herren: Sen. I Brunner Jakob (Tagesbestzeit)

Sen.II Keller Hans

Sen.III Seifritz Jules

Club-Wettkampf / Swissair - T.W.A. Sieger bei den Herren = SWISSAIR

(Die Konkurrenz der Damen konnte mangels Beteiligung der TWA-Damen nicht durchgeführt werden).

Der Film, der anlässlich des Rennens gedreht wurde, wird es ermöglichen, die schönen Erinnerungen immer wieder wachzurufen.

Die Preisverteilung vom 5.März vereinigte nochmals die Rennteilnehmer im Rest. "Bahnhof" in Glattbrugg zu einem fröhlichen Abend. Eine hübsche Plakette bildet die dauernde Erinnerung an das gut gelungene Treffen in den Flumserbergen.

Schach-Club - Das 6. Winterschachturnier ist zu Ende gegangen. Die Gewinner sind:

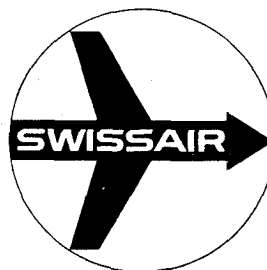
Gruppe A.	1. Neukomm E.	15 P.
	2. Brun R.	11 P.
	3. Enz R.	10 $\frac{1}{2}$ P.
Gruppe B.	1. Forchhammer R.	14 $\frac{1}{2}$ P.
	2. Bergsma P.	12 $\frac{1}{2}$ P.
	3. Neumeyer P.	11 P.
Gruppe C.	1. Pronzini O.	13 $\frac{1}{2}$ P.
	2. Huber W.	12 $\frac{1}{2}$ P.
	3. Schneider E.	11 P.

Der Schlussabend und die Preisverteilung findet am Donnerstag, den 14. April 1955 im Hotel Trümpy statt. Auch dieses Jahr hat sich Herr Forrer in freundlicher Weise für eine Simultan-Partie an ca. 15 Brettern zur Verfügung gestellt.

Wir heissen alle Schachfreunde willkommen.

Ab 21. April jeweils am Donnerstag für die Dauer von ca. 8 Wochen findet ein Kurs für Anfänger und Fortgeschrittene statt. Für Aktiv- und Passivmitglieder ist der Kurs gratis. Für Nichtmitglieder beträgt das Kursgeld Fr.4.--.

Anmeldungen für die Simultanpartie und den Schachkurs sind bis am 9. April an Herrn R. Brun. Techn. Verzollung Kloten zu richten.



DIE EHRENTAFEL

Die Preisträger der in der Februar-Nr. als prämiert gemeldeten Vorschläge sind:

Herr Paul von Rotz, Sektion Flugzeugunterhalt, Dept. IV.	Fr. 20.--*
Herr Hans Schenk, Kontrollabteilung, Dept. IV.	Fr. 20.--*
Herr Hans Weber, Passagierdienst Dept. III.	Fr. 20.--
Herr Samuel Lehmann, Sektion Flugzeugunterhalt Dept. IV.	Fr. 10.--

* Bei diesen Vorschlägen konnten die Prämien noch nicht endgültig berechnet werden; die erwähnten Beträge sind deshalb als Anzahlungen zu betrachten.

Herr Paul von Rotz skizzierte einen neuen Torschliessmechanismus für das Hauptfahrwerk der Convair. Es ist vor auszusehen, dass durch diese neue Konstruktion Einsparungen an Material und Arbeitszeit möglich sind. Die neuen Kits müssen aber während ca. 6 Monaten überwacht werden bevor die endgültige Prämie festgelegt wird.

Herr Hans Schenk schlug vor, dass die Dämpferbüchsen für Motor R-2800 nach dem Entsilbern in der Nute auf Rundlauf kontrolliert werden und wenn sie mehr als 0,03 mm "Unrunde" aufweisen, zuerst rundgeschliffen und erst dann wieder aufgesilbert werden. Dieses Vorgehen erhöht die Qualität der Dämpferbüchsen, weil die Silberschicht überall die gleiche Dicke aufweist und so die Lebensdauer der Kurbelwellen verlängert. Die Ergebnisse dieses Vorschlages werden durch die Sektion Triebwerk weiter verfolgt, und es besteht die Möglichkeit, dass die Prämie noch erhöht werden kann.

Herr Hans Weber machte die Anregung, die Zuleitungen zu den Aggregaten auf dem Tarmac mit heller Farbe zu streichen, damit während der Nacht die Gefahr des Strauchelns für Passagiere und Angestellte eliminiert werden kann. Diese Zuleitungen werden mit "Skotchlight-Bändern" versehen.

Herr Samuel Lehmann schlug vor, die Sumpf-Flanschen der Oeltanks der DC-6B mit "EC 776" zu streichen; dadurch können Korrosionen durch Kondenswasser vermieden werden.

Nachstehende Vorschläge können mit einer Prämie bedacht werden. Die Einsender sind gebeten, ihre Talons dem Organisationsbüro einzusenden.

Nr. 307, 327, 357, 3750, 3760, 3807, 3902

Nachstehende Vorschläge konnten nicht prämiert werden:

314es sollte nur noch der mittlere Teil der Kurbelwellen R-2800 mit einer Silberschicht belegt werden. Die bisherige Methode darf aus Sicherheitsgründen nicht abgeändert werden, umsomehr als Pratt & Whitney in einem Servicebulletin das Abchromen für die Risskontrolle vorschreiben.

- 315 Vorwärmen des Motorenöls mittels Tauchsiedern. Vorschlag Nr. 1806 vom 24.1.53. behandelte bereits das gleiche Thema; er wurde seinerzeit mit folgender Begründung abgelehnt: " Die Motorvorwärmung muss nicht nur für das Erwärmen des Oels durchgeführt werden, sondern auch für das Erwärmen der ganzen **Motormasse**, ansonst Spannungen im Gehäuse und in den Zylindern entstehen ".
- 420 Versehen der Propellerblätter mit einem Leuchtfarbstreifen, da laufende Propeller bei Nacht eine gewisse Gefahr darstellen. Die durchgeführten Versuche mit Leuchtfarbstreifen sind negativ verlaufen. Auch das Aufspritzen von Leuchtfarbe bietet keine Gewähr für eine gute und einigermaßen dauernde Haftbarkeit.
- 425 da nun im Hangar eine Heizung installiert wurde, sollte eine separate Ausfahrt für die Jeeps und Traktoren gemacht werden, damit nicht bei jeder Ausfahrt das grosse Hallentor geöffnet werden muss. Eine solche Schiebetüre ist bereits in Ausführung.
- 430 Die 2 fahrbaren Elektro-Aussenbordaggregate des Flugbetriebes sollen auf einfache Chassis montiert werden. Das seinerzeit auf dem Gepäckwagen montierte Aussenbordaggregat stellte ein Provisorium dar, da die Umformergruppe früher geliefert wurde als das dazugehörnde demnächst eintreffende Fahrzeug. Das komplette Aggregat mit Chassis und Wetterschutz wiegt 1500 kg. Dieses Gewicht lässt sich durch einen Mann nicht rasch genug fortbewegen.
- 671 Aendern des Reservationsformulars "Form. 1012 F". Dieses Formular kann vorläufig nicht geändert werden, da in der IATA vereinbart (recommended Practice 1721). Eine Verbesserung wird gegenwärtig vom IATA Reservation-Workinggroup studiert. Das Form. 1009 wird hingegen schon von vielen Stationen auch für "Requests" verwendet, indem der betreffenden Zeile das action word "Need" vorgestellt wird.
- 688 Wir sollen das Fliegen durch ein Sparsystem (Vorauszahlungen) volkstümlich machen. Die Einrichtung einer derartigen eigenen Sparbank kommt wegen der damit verbundenen, im Verhältnis zum voraussichtlichen Erfolg, grossen Umtriebe und Organisationskosten vorläufig nicht in Frage. Verschiedene schweizerische Grossbetriebe haben bereits ihre Reisesparkassen.
- 758 Anschaffung von Kistchen, die als Tabourets und kleine Treppen verwendet werden könnten. Diese Kistchen würden bald als Sitzgelegenheiten während den Pausen dienen und überall herumstehen. Zudem haben wir keine Gewähr, dass die Kupplungsstücke immer eingesetzt werden, sodass die Gefahr des Kippens besteht.
- 1077 Abgabe von "Boarding Cards" nur an Erstklasspassagiere. Die Boarding Cards wurden im Dezember 1953 für Gemischtklasskurse geschaffen. Mit diesen Karten können sich die Passagiere beim Einsteigen über die Klasse ausweisen, in welcher sie berechtigt sind zu reisen. Bei einer korrekten Abgabe dieser Karten und einer kurzen Orientierung der Passagiere, diese beim Einsteigen vorzuweisen, ist ein flüssig verlaufendes Einsteigen gewährleistet.
- 1592 a) Bessere Kennzeichnung des Ausganges von Zollhalle zur Vorhalle b) Randsteine bei der Abfahrtsrampe c) Ueberdeckung des Ausganges für das Gepäck Zoll-Bus. Es handelt sich hier um Fragen, die von der Swissair mit FIG schon bereits seit einiger Zeit erörtert werden. Inzwischen ist eine bessere Kennzeichnung des Ausganges "Zürich" bereits erfolgt. Die beiden andern Anregungen können aus baulichen Gründen vorläufig nicht verwirklicht werden.
- 1593 Die Böden der Gepäckanhänger sollten gehobelt und gewichst werden. Der Einsender hat nicht gut beobachtet, denn die erwähnten Böden waren bereits vor Eingang des Vorschlages alle gehobelt. Wichtig ist, dass sie von Zeit zu Zeit gewichst werden, damit das Gepäck besser gleitet. Die Firma Winterhalder ist über diese Angelegenheit orientiert worden.
- 1641 Die Swissair soll eine eigene chemische Reinigungsanstalt für die Uniformen erstellen. Es werden zur Zeit Studien über die Erweiterung der bestehenden Wäscherei angestellt.

- 1922 Erstellen der Detailunterlagen für die Budgetierung des Produktionsprogramms mittels Lochkarten. Der Vorschlag ist unklar und zu wenig durchdacht. Rationell wäre die Lochkartenmässige Verarbeitung kaum, da die Auswertungen beschränkt sind. Eine Beschleunigung der Budgetierung würde dadurch auf keinen Fall erreicht.
- 2316 Das gesamt Bodenpersonal soll periodischen Prüfungen unterzogen werden. Die angeführten Argumente sind richtig; jedoch ist das Problem noch nicht aktuell. Bevor periodische Prüfungen in einzelnen Dienststellen vorgenommen werden können, muss systematisch geschult werden. Es wird sich aus dem weitem Ausbau unserer Schulung zwangsläufig ergeben, ob, wann und in welchem Umfang periodische Prüfungen eingeschaltet werden müssen.
- 2651 Versehen der Schalter im Flughafen mit markanten Nummern. Die Idee ist gut, jedoch nicht neu. Eine Numerierung der Abfertigungsschalter wurde bereits bei der Planung "Gesamtabfertigung in Kloten" in Erwägung gezogen. Beim projektierten Schalterumbau ist eine Numerierung vorgesehen.
- 2683 Flaschenkorb für DC-3. Es hat keinen Sinn, diesen Korb noch einzuführen, da die Zollkisten abgeschafft und durch Barboxen ersetzt werden. Auch beim Service würde der erwähnte Korb im DC-3 keinen Vorteil bieten.
- 2702 Weiterbildung an Kursen der Volkshochschule, KV etc. : die Firma soll zur Teilnahme aufmuntern durch teilweise Uebernahme der Kursgelder. Die Swissair übernimmt die Kurskosten ganz oder teilweise, sofern sie einen Angestellten an einen Kurs delegiert. Dagegen kann dem Angestellten zugemutet werden, für die Kosten seiner freiwilligen Weiterbildung selber aufzukommen.
- 2815 Die vier Telephonapparate des Triebwerkmagazines sollten so installiert werden, dass auf jedem Apparat alle vier Nummern empfangen werden können. Der Vorschlag wäre an und für sich gut, ist aber zu spät eingereicht worden, denn die verlangte Aenderung wurde bereits vor Eingang des Vorschlages auf dem Dienstweg bei der Sektion Feste Verbindungen eingereicht. Die Ausführung ist inzwischen bereits erfolgt.
- 2826 Vorschmierung der Motoren im Flugbetrieb (bei Motorenwechsel) mit einem speziellen Pressluftaggregat. Bereits vor Eingang des Vorschlages wurde mit interner Bedarfsmeldung Nr. 49 eine Elektropumpe mit den notwendigen Zubehörtteilen angefordert.
- 2828 Die Falttore des Hangars sollen mit einem Schalter ausgerüstet werden, der die Heizung ausschaltet, sobald ein Tor geöffnet wird. Gemäss Auskunft des tech. Dienstes der FIG bedeutet ein Heizungsunterbruch bis zu einer halben Stunde keine Einsparung, da die Heizungselemente abkühlen und nachher wieder erhitzt werden müssen. Für längere Unterbrüche von 2 Stunden und mehr besteht bereits ein zentraler Schalter.
- 3079 Ausbau des "Power Transfer Relay" aus den Convair. Dieses Problem wurde bereits in der Publ. Nr. 20461 der Ing. Abteilung vom 11.11.54 behandelt.
- 3243 Es sollte die Möglichkeit geschaffen werden, Pakete beim Portier zu deponieren; es könnten so viele Verdächtigungen im Keime erstickt werden. Die Idee einer strengeren Ausgangskontrolle ist gut, kann aber in der vorgeschlagenen Weise noch nicht durchgeführt werden, denn sie wäre zu einseitig und würde nur das Personal betreffen, das zu Fuss oder per Velo den Ausgang verlässt. Alle, welche per Motorrad oder Auto den Ausgang passieren stünden nicht unter Kontrolle.
- 3289 Die Sicherheits-Instruktionen in den Rückenpolstertaschen unserer Transatlantikflugzeuge sollten entfernt und in Kleinformat in die Propagandamäppchen gelegt werden. Wegen der Mehrsprachigkeit der Swissair (französisch, englisch, deutsch und italienisch) würden die bei andern Gesellschaften üblichen Demonstrationen der Sicherheitseinrichtungen durch das Kabinenpersonal zu umständlich. Wir müssen statt dessen gut sichtbare schriftliche Instruktionen zur Verfügung stellen. Die grossen roten Punkte werden in der nächsten Ausgabe weggelassen.

- 3387 Der Transport der Wolldecken zum Desinfizieren, Kloten - Firma Desinfecta Zürich sollte durch unsere eigene Transportorganisation ausgeführt werden können. Vorschlag gut, jedoch nicht durchführbar, da weder der Frachtwagen noch die Fahrzeuge des Transportdienstes Dept. IV das anfallende Volumen zusätzlich mitführen können. Es müsste demzufolge jedesmal eine Extrafahrt ausgeführt werden, was nicht billiger zu stehen kommt als die von der Firma Desinfecta berechneten Ansätze.
- 3407 Neues Reinigungsmittel "Burol". Burol wurde schon vor Einreichung des Vorschlages vom Hausdienst Dept. IV verwendet; im übrigen ist der Vorschlag nichts anderes als eine Abschrift des Werbeprospektes der Vertriebsfirma.
- 3414 Unterteilung des grossen Spritzraumes mit einem Schleudervorhang. Im Laufe 1955 wird die Malerei umgebaut. Im Projekt ist je ein separater Trocknungs- & Spritzraum vorgesehen.
- 3596 Standort für neues Abfertigungsgebäude Zürich: rechts der Sihlpost. Das Problem: Standort Abfertigungsgebäude ist schon seit längerer Zeit im Studium. Eine Lösung kann jedoch kaum gefunden werden, bevor nicht die neuen Bahnhofprojekte abgeklärt sind. Aus diesem Grunde kann der vorgeschlagene Standort vorläufig nicht beurteilt werden.
- 3651 Die Kugelschreiber sollen durch gute Füllfederhalter ersetzt werden, wobei 1/3 des Ankaufspreises von den Angestellten zu bezahlen wäre. Die Kugelschreiber können nicht abgeschafft werden, weil sie in vielen Dienststellen für Durchschreibearbeiten gebraucht werden. Bei Füllhaltern sind die Kosten für deren Unterhalt grösser als bei Kugelschreibern, auch wenn sie schonender behandelt würden.
- 3688 Aenderung der Installation der Stecker an den fahrbaren Heckdocks für DC-6B. Der Einsender macht auf einen Mangel aufmerksam, der bekannt ist. Die Installation wurde seinerzeit nach den eidgen. Vorschriften für "trockene Räume" ausgeführt. Aus Platzgründen werden die Docks ab und zu ins Freie gestellt, weshalb nun die Installation nach den Vorschriften für "nasse Räume" abgeändert werden muss.
- 3704 Konservierung von Flugzeugteilen. Der Vorschlag ist zu allgemein abgefasst. Es sind viele gute Korrosionsschutzmittel bekannt; ihre Anwendung bedingt aber immer einen bedeutenden Arbeitsaufwand und bringt in vielen Fällen eine merkliche Gewichtszunahme.
- 3707 Fahrbare Absaugvorrichtung für den Farbnebel in der Werft. Die vorgeschlagene Anlage wäre zu umständlich und in der Anschaffung zu teuer. Die Anschaffungskosten stünden in keinem Verhältnis zum angestrebten Nutzen. Zudem wären die drei Maler einem ständigen Durchzug ausgesetzt. Die erwähnten Spritzarbeiten werden in der Regel abends ausgeführt, wenn nur wenig Leute in der Werft arbeiten.
- 3724 Anbringen von Holzklötzen an den Füßen der Werktreppen und Feuerlöschern. Holzklötze nützen sich viel zu rasch ab - möglicherweise nicht an allen Füßen gleichmässig - sodass die Standfestigkeit der Werktreppen beeinträchtigt würde. Bei normaler Behandlung der Feuerlöcher rutschen diese nie auf dem Abstellpunkt. Das vorgeschlagene U-Eisenprofil ist im Handel gar nicht erhältlich.

Bei Redaktionsschluss standen noch folgende Vorschläge in Prüfung:

118/127/133/222/238/306/308/309/312/313/317/318/321/322/323/339/343/355/359/362/406/
407/416/419/440/630/646/661/704/726/760/763/764/765/870/1245/1252/1253/1354/1634/
1807/1812/1919/1937/1968/2286/2340/2343/2414/2428/2442/2453/2659/2676/2686/2690/
2721/2730/2808/2811/2817/2820/2830/2840/2870/3054/3068/3070/3094/3212/3217/3226/
3232/3238/3246/3250/3261/3269/3270/3294/3299/3315/3321/3329/3330/3342/3348/3352/
3360/3363/3368/3382/3398/3399/3401/3402/3404/3419/3422/3462/3464/3485/3491/3500/
3602/3605/3611/3612/3613/3626/3638/3650/3668/3684/3697/3701/3710/3713/3719/3722/
3723/3730/3732/3735/3738/3739/3745/3747/3749/3751/3753/3754/3755/3756/3757/3758/
3763/3765/3766/3769/3770/3771/3775/3776/3778/3779/3781/3787/3788/3789/3797/3800/
3808/3810/3812/3907/3911/3912/3919/3923.